POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE (OPINIE) W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 6

WARSZAWA 1954

Tylko do użytku służbowego

Od Redakcji

Poza opiniami wymienionymi w przedmowie do 5 nr Biuletynu Polska Izba Handlu Zagranicznego ogłosiła jako obowiązujące w Polsce zwyczaje opinie zamieszczone w nr 1 poz. 7 oraz w nr niniejszym poz.1.

P.I.H.Z. nr 624, dn. 30.12.1954 r. Nakład 550 egz. Form.A4.

SPIS TRESCI

1. Umowa kupna/sprzedaży na warunkach fob

Jeżeli w umowie kupna/sprzedaży zawartej na warunkach fob port polski nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że umowa została zawarta na warunkach fob, ustalonych w Incoterms 1953.

2. Pokrycie kosztów za/wyładunku sztuk ciężkich przy klauzuli fio - warunki liniowe

Klauzule fio i free out umieszczone na konosamentach podają do wiadomości każdego posiadacza konosamentu, że odbiór towaru zależny jest od zapłacenia przezeń kosztów wyładunku. Armatorowi służy prawo zastawu na towarze nie tylko na zabezpieczenie niezapłaconego z góry frachtu lecz także na zabezpieczenie innych wydatków, do których, w przypadku umowy przewozowej na warunkach fio, należą także koszty wyładunku. W tym stanie rzeczy armator przy umowie przewozu na warunkach fio może domagać się kosztów wyładunku od załadowcy tylko o tyle, o ile realizacja przysługującego mu prawa zastawu nie przyniosła mu pełnego zaspokojenia jego należności z tytułu kosztów wyładunku.

3. W portach polskich "working day" oznacza 24-godzinny dzień pracy

Normy przeładunkowe, obowiązujące obecnie w portach polskich, należy rozumieć jako normy na dobę /24 godziny/ o trzech zmianach roboczych.
W stosunku do drewna istnieją szczególne normy czasu pracy.

4. Definicja "hatch survey"

Pod pojęciem "hatch survey" /oględziny luk/ rozumie się kontrolę zamknięcia luk bądź po ich zamknięciu /po załadunku/, bądź przed ich otwarciem /przed wyładunkiem/ oraz stanu towaru bezpośrednio uchwytnego pod lukami natychmiast po ich otwarciu. Przeprowadzenie oględzin luk może zlecić kapitan statku lub odbiorca towaru.

5. Czy klauzula "Goods shipped together with similar goods in the same hold and sorting charges, if any, are for receiver's account. All goods to be delivered from Ship's side over warehouse for sorting according to marks and numbers at consignee's risk and expense; no delivery direct from ship to carts or trucks lighters etc may be claimed by consignee it being only in the option of the Ship, the Master or the Agents to allow this, if practicable without detention and cost to the ship" - czyni konosament "nieczystym" i czy jest zgodna z Konwencją Brukselską?

   Klauzula powyższa jako dotycząca manipulacji towarem, a nie stanu towaru i/lub jego opakowania, nie może wpływać na "czystość" konosamentu i nie jest sprzeczna z postanowieniami Konwencji Brukselskiej.

6. Czy wszelkie skreślenia treści drukowanej w konosamencie muszą być podcyfrowane przez przewoźnika lub agenta?

   Wszelkie skreślenia treści drukowanej w konosamentach winny być parafowane przez przewoźnika lub jego agenta w tych wszystkich przypadkach, w których skreślenia te zmieniają zasadnicze warunki przewozu.

7. Zaliczanie przez Zarząd Portu połowy kosztów kranowego przy przeładunku masówki sprzedawanej na warunkach fob, a przewożonej na warunkach fio and trimmed, if necessary.

   Za usługi Zarządu Portu płaci Zarządowi Portu ten, kto je zamówił. Przy przeładunku masówki sprzedawanej na warunkach fob, jeżeli nabywca zawarł z armatorem umowę na warunkach free in, fio, fio and trimmed i in. klauzul zwalniających armatora od ponoszenia kosztów sztauerki /trymerki/, załadowca może zamówić trymerkę w zasadzie tylko wówczas, gdy istnieje zabezpieczenie na pokrycie kosztów udzielone przez odbiorcę.

8. Czy Zarząd Portu odpowiedzialny jest za dotrzymanie raty przeładunkowej w przypadku otrzymania zlecenia na wykonanie dodatkowych czynności w czasie przeładunku jak sortowanie, cechowanie, ważenie itp.?

   W razie otrzymania zlecenia na wykonanie w czasie przeładunku dodatkowych czynności jak sortowanie, cechowanie, ważenie itp., które utrudniają Zarządowi Portu dotrzymanie raty przeładunkowej, Zarząd Portu powinien zgłosić umotywowane zastrzeżenia; w uzasadnionych przypadkach mogą one powodować odpowiednie obniżenie portowej raty przeładunkowej.